

ENTREVISTA

CONVERSACIÓN CON PABLO WRIGHT: LA ANTROPOLOGÍA VIAL, UNA PROPUESTA PARA EL ESTUDIO DE LA MOVILIDAD COMO CAMPO CULTURAL

Entrevista realizada por Christian O. Grimaldo
8 de noviembre del 2014[1]
Guadalajara, Jalisco, México

Resumen. Se presenta a continuación una conversación acerca del papel de la antropología en el estudio de las conductas viales, las relaciones entre infraestructuras materiales y estructuras simbólicas, las expresiones políticas de la movilidad urbana y la discusión de diversas ideas y posturas del doctor Pablo Wright acerca de lo que denomina una "antropología vial". Se profundiza en algunos detalles como la rebeldía simbólica de los transeúntes urbanos, el diseño e implementación de metodologías móviles para la investigación y las conductas viales como un campo en disputa entre el Estado y los ciudadanos en el contexto de América Latina.
Palabras claves. Antropología urbana, movilidad, metodología cualitativa, infraestructura moral, transporte público, normas viales.

THE "ANTHROPOLOGY OF THE ROAD": A STUDY-PROPOSAL ON MOBILITY AS CULTURAL FIELD

Abstract. A continuation of a conversation on anthropology's role in the study of road-related behavior, the relationships between material infrastructure and symbolic structures, political expressions of urban mobility and a discussion of

[1] El diálogo, que tuvo una duración de 52 minutos, ocurrió en el contexto del encuentro académico *Las Ciencias Sociales aquí y ahora. Sentidos y perspectivas del oficio de investigar,* organizado por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS) sede Occidente, en el año 2014.

ISSN: 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons
ENCARTES antropológicos 1 • marzo/agosto 2018, pp. 152-168
Recepción: 14 de marzo 2017 • Aceptación: 28 de febrero 2018
http://www.encartesantropologicos.mx



various ideas and positions Dr. Pablo Wright has taken in what he calls "the anthropology of the road" (*antropología vial*). He deepens discussion of certain details such as urban travelers' symbolic rebellions; mobile-methodology design and implementation for research purposes; and "road behaviors" as an area contested between the State and citizens within the Latin American context.
Keywords. Urban anthropology, mobility, qualitative methodology, moral infraestucture, public transport, road rules.

Christian O. Grimaldo (CG). En un tiempo relativamente corto hemos sido testigos de un creciente y casi obligado interés por el estudio de las ciudades desde las ciencias sociales. Tal interés enfatiza el estudio del carácter simbólico de la ciudad, ámbito en el que la antropología es eje de discusiones teóricas y metodológicas muy importantes. Sobre todo por el valor del trabajo etnográfico, que ya desde la escuela de Chicago era reconocido como fructífero en el entorno urbano. ¿Cuál consideras que es el papel de la antropología en el estudio de las ciudades y cuál es tu explicación de su arribo a estos contextos?

Pablo Wright (PW). Bueno, yo creo que en mi visión de lo que es la antropología, cualquier lugar es importante y es posible investigar cualquier espacialidad, cualquier contexto espacial. Porque lo que lo define es la mirada, no el lugar. Sin embargo, no son iguales todos los lugares y entonces surgen desafíos metodológicos o teóricos que tienen que ver con los objetos particulares que uno investiga. La ciudad sólo como objeto es demasiado, es como decir el campo, "trabajo el ámbito rural", es tan genérico que no sirve para nada, hay que definir la ciudad *en tanto qué*, o *qué* de la ciudad, o *dónde* en la ciudad, o *qué proceso*, *grupos* si son grupos o lo que sea.

El aporte antropológico, justamente a diferencia de la sociología tradicional, es un acceso mayor a la visión que tiene la gente de su propio devenir, de su propia identidad. Si es migración, la migración y el trabajo de campo presentan nuevos desafíos en relación con otros lugares. Si estás en una comunidad rural puedes quedarte ahí si te dan permiso y todo; en cambio, en la ciudad, tal vez vas y vuelves al lugar donde trabajas, aunque te puedes quedar cerca. Tienes que usar la imaginación para habituarte al lugar, ver las rutinas. Obviamente depende de los temas, pero trabajar *en* o *con* la ciudad implica ir y volver, ir y volver con la gente. Por ejemplo, si estudias el transporte, tendrías que andar en camión, tomar todas las ru-



tas; yo tomaría todas las rutas ida y vuelta varias veces en diferentes horas para tener el *feeling*. Hablo del *feeling* de lo que sea, del paisaje, de la gente, de cómo manejan, de si hay más tráfico o no, lo que sea. En la cuestión etnográfica a la ciudad hay que caminarla mucho, para tener una relación con el entorno; para mí es muy importante. Sea lo que sea, tienes que conocer lo que estás investigando y no sólo ese lugar, sino el contexto mayor.

CG. Entonces, esta cuestión del experimentar, ¿tú crees que podría de cierta forma definir el trabajo etnográfico, sería su sello?

PW. Sí, yo creo que el etnógrafo es su propio instrumento de investigación. Entonces tú lo vas sintonizando o afinando de acuerdo a los temas, los lugares, las prisas y tu propia vida también. Si no tienes ganas de ir al escenario, te regresas o no vas, no sé.

CG. Algunos teóricos como Néstor García Canclini (Lindón, 2007) sostienen que el interés por lo simbólico de las ciudades ha sido producto del fracaso de los estudios urbanos que se enfocaban a la dimensión material de las grandes urbes. Tú pareces estar de acuerdo con esta idea al distinguir una dialéctica entre una infraestructura material y una infraestructura moral, ¿qué está comprendido dentro de esa infraestructura moral?

PW. Yo creo que la infraestructura moral sería todo el conjunto de la cultura vial que uno incorpora mediante la socialización; se trata de guías para conducirte en el entorno urbano, además del sistema normativo oficial. Es todo como un paquete amplio y a veces se llevan bien y a veces no, a veces el sistema normativo es totalmente ignorado, dejado de lado, y sólo queda el sistema práctico. Sería, digamos, un sistema moral práctico, no abstracto, no escrito, sino practicado, negociado y transmitido en tu socialización. Tú aprendes lo que tienes que hacer, a quién dejar pasar primero o no, si ir rápido o despacio. Una serie de condiciones; si eres peatón dónde cruzar, cómo cruzar, qué hacer.

La infraestructura material es calle, aceras, toda la infraestructura que se toca. Aquella que generalmente, en las políticas públicas, se piensa que mejorará el entorno urbano, sin la necesidad de intermediar con la cultura y las personas que usan esas infraestructuras, ¿no?

CG. Hay una parte de tu trabajo que tiene una carga política bastante clara en cuanto a un fenómeno que en apariencia es cosa de "malas costumbres", como esto que me acabas de mencionar. Hablo del trabajo que haces acerca de la conducta vial (Wright, Moreira y Soich, 2007). Me

parece que en tu propuesta hay una forma muy original de leer al Estado desde las prácticas más cotidianas y repetitivas del conductor y del peatón. Platícame algo acerca de esto.

PW. Sí, yo creo que la conducta vial no es caprichosa, es aprendida, y es aprendida con valores que tienen que ver con la historia del país o de la región y la historia de la ciudadanía. O sea, el ejercicio de derechos y deberes como ciudadano y la práctica del Estado de velar por los derechos y deberes. Generalmente en este ámbito hay desencuentros: o mucho autoritarismo o mucho liberalismo, además de las interrupciones democráticas, los gobiernos militares y todas esas cuestiones que no han generado una confianza en la estabilidad de las normas. Es decir que la ciudadanía no tiene confianza en que esas normas son buenas para nosotros, no importa que las haya impuesto este gobierno o el otro, no están bien. Entonces, mi idea es que ha habido una construcción histórica de la ciudadanía, de la relación ciudadano-Estado donde existe una ambigüedad estructural frente a las normas desde el Estado y eso ha permeado a los ciudadanos, quienes tienen desconfianza en las normas y los controles viales. Es entonces como surge lo que yo llamo la rebeldía semiótica o un disciplinamiento fallido.

CG. En esa explicación tú lo distingues como lo que es prescriptivo, que correspondería a las normas, y lo performativo, que correspondería a la coreografía que las personas realizamos aparentemente improvisada, como parte de nuestras vidas cotidianas. Haces una lectura de desobediencia civil ante un Estado que históricamente se ha caracterizado por una crisis de legitimidad y una dispersión organizativa y que por ende no disciplina bien, ¿es así?

PW. Sí.

CG. Ante esto, propones el diseño y la implementación de lo que serían "planes de educación vial realistas en términos históricos, conceptuales y metodológicos que generen una cadena de transformación de cuerpos indóciles en cuerpos disciplinados" (Wright, 2012: 20). Me gustaría traer a debate una visión confrontativa planteada por James Scott en *El elogio del anarquismo* (2012: 116-119), donde menciona que en la ciudad de Drachten, en los Países Bajos, se dieron cuenta de que, al eliminar los semáforos, se mejoraba el tráfico. Sobre todo porque se daba pie al ejercicio del criterio independiente de conductores y peatones. Menciona que, a dos años de haber retirado el semáforo, el número de accidentes descendió



significativamente: de 36 en los cuatro años previos a la intervención, a sólo dos, un año después de haber intervenido.

PW. ¡Uf, mucho!

CG. ¡Sí, mucho! Hans Monderman, el técnico de tráfico que en ese país se encargó por primera vez de proponer la eliminación de los semáforos, pensaba que "cuanto más numerosas eran las prescripciones, tanto más se incitaba a los conductores a buscar la máxima ventaja en el marco de las reglas: exceso de velocidad entre señales, acelerar para pasar el semáforo en ámbar, evitar todas las cortesías no prescritas". La idea que se promulgó en esas pequeñas ciudades fue que "Lo inseguro es seguro" (Scott, 2012: 119). ¿Qué dirías tú al respecto de esta propuesta?

PW. Que eso es Holanda, que la historia del país holandés y del desarrollo de su cultura ciudadana, del Estado holandés, el *ethos* holandés, la cultura protestante, todo desempeña un papel diferenciador. Son Estados que están mejor integrados, tienen mejor resueltas las contradicciones, me parece; y los ciudadanos asumen responsabilidad y ven que, si ellos son responsables, eso repercuten sobre el sistema general. No hay que ir con un político para que modifique las formas de vida, ¿no?, ellos mismos pueden modificarla, que es el ejercicio de la ciudadanía digamos civil, y en este caso la ciudadanía vial. ¿Más controles estatales, más seguridad? No sé. ¿Menos controles estatales, menos seguridad? No sé, pero a veces en un cruce hay que poner un semáforo para que la gente no gaste su energía negociando, que es lo que hacemos en otros países; acá en México, Argentina, Brasil, se nota mucho que uno gasta mucha energía porque el Estado todavía no ha encontrado la vuelta para que nosotros reconozcamos que la energía la gastó el Estado y nosotros cumplimos lo que se decidió para el beneficio del bien común. Entonces yo no diría que está bien o mal, independientemente del contexto. No, depende del contexto histórico, político, urbano y la historia y la cultura. Las políticas son una emergente de la sociedad y la cultura, no son universalizantes porque sí.

CG. Cuando haces está mención de que en este tipo de conductas viales y políticas que inscriben las prescripciones y demás está interviniendo un *ethos* que corresponde a determinados contextos, ¿tú crees que podríamos decir que el transitar de las personas en las ciudades sería un tipo de hecho social total como lo veía Marcel Mauss (1979)?

PW. Sí, podría ser, porque tiene muchas determinaciones, tiene muchas variables, depende de muchas variables y tiene que ver con, digamos,

la cuestión laboral, la cuestión de edad, de género, de estatus, de prestigio. Es, como decía Goffman (1993), una especie de *performance*, de presentación del *self* en la vida cotidiana. En cualquier vehículo, porque con los vehículos también pasa así.

CG. Eso me lleva a otra pregunta, tiene que ver con tu idea acerca de lo que llamas *cuerpos metálicos.* ¿Esta idea puede reducirse a una antropomorfización de los vehículos?

PW. No, yo creo que es una operación simbólica, donde se produce la extensión de tu esquema corporal a la estructura metálica del auto. Entonces se transforma el auto en ti, en tu ser. De aquí en adelante eres tú, "yo soy el auto, el auto soy yo"; hay una especie de sincronización humano-máquina y ahí corren todos los valores de la ciudadanía vial. Depende de cómo la caractericemos, de cuál país o región será más rebelde, menos rebelde, etc. Con el cuerpo metálico te estás mostrando en el espacio público, estás haciendo una *performance* de la ciudadanía y de tu lugar en la sociedad.

CG. Hay una situación que me inquieta con esta metáfora, se me facilita pensarlo cuando se trata de términos individuales: una persona en un auto, sola, conduciendo y con el control del vehículo. Pero se me complica entenderlo cuando lo pienso en alguien que viaja con más personas, en este caso podría verlo en términos de una extensión del hogar, que también es una idea que también mencionas.

PW. Claro.

CG. Me gustaría saber cómo verías tú esta metáfora aplicada en el transporte público donde el usuario no sólo no conduce el vehículo, sino que tampoco elige con quién compartirlo. Son una serie de personas desconocidas, ¿cómo aplicarías la idea del cuerpo metálico aquí?

PW. Bueno, la idea del cuerpo metálico tiene que ver básicamente con la extensión de la identidad al vehículo. Entonces quizás para el chofer, el autobús es el cuerpo metálico. Ahí sí se opera: tú tocas el vehículo y el tipo se enoja. En cambio, los pasajeros, los usuarios somos la carga, somos la carga de ese señor o señora.

CG. En ese sentido, considerando que en nuestra vida cotidiana los usuarios del transporte público tomamos el mismo autobús día tras día, en un ir y venir constante que configura una serie de coreografías viales, ¿dónde quedaría nuestra experiencia corporal?, ¿los recorridos son un espacio liminal donde dejamos de ser mientras nos transportamos a manera de mera carga del vehículo colectivo?, ¿cuál sería tu opinión?

PW. No, no, no, estamos siempre, sólo que se te genera como un sistema de interacciones efímeras, me parece, y ahí quizás surgen identidades efímeras también. Si vas con compañeros de trabajo y después se van bajando quedas solo y después te encuentras con una chica, no sé si son identidades realmente o roles que van transformándose, pero seguramente la experiencia es diferente. Si pasa todo eso en esa ruta de transporte público tú lo sientes como una experiencia.

CG. Dices en uno de tus textos que antes que leerse como textos, los movimientos cotidianos deben ser leídos como inscripciones kinésicas, que tienen componentes sensoriales, emotivos y cognitivos (Wright, 2007: 24), ¿cómo podemos, quienes estudiamos este tipo de realidades, acceder a esos tres componentes?, ¿cómo interpretar los movimientos del transeúnte?

PW. Yo creo que lo primero que haría sería ver las regularidades de los gestos, de las coreografías, poder llegar a ver patrones de coreografías, eso requiere mucha observación, filmar o llevar registro escrito y vivencial. En ello hay que determinar conjuntos de patrones o figuras y después identificar qué inscripciones hay. En esta parte influye el horario, la presencia de otras personas, las condiciones, la distancia interpersonal. Dependería un poco también de los contextos interaccionales que van determinando los valores o las experiencias cognitivas, kinésicas, ese tipo de cuestiones.

CG. Sociólogos interesados en el estudio de lo que algunos ya definen como el paradigma de la movilidad hablan del empleo de metodologías móviles para comprender los fenómenos móviles (Büscher y Urry, 2009). Básicamente sostienen que hay dos tipos de metodologías para estudiar la movilidad: las que lo estudian desde lo estático y las que lo estudian moviéndose y que las realidades que se obtienen de estas metodologías son muy diversas. En la estrategia que tú utilizaste para estudiar las conductas viales yo veo algo que sería afín a esta propuesta, lo que tú llamaste el *auto pedagógico.* Me gustaría que me contaras cómo surgió esta idea y qué te permitió encontrar en contraposición a otras técnicas que serían más estáticas.

PW. El auto pedagógico surgió de casualidad, con mi hijo menor, no sé si le estaba enseñando a manejar o algo, y bueno, ahí se me ocurrió; en realidad, la idea viene más de la lingüística. La propuesta de la lingüística es que, para reconocer las oposiciones fonémicas, tienes que forzar los ejemplos; se trata de ir descubriendo, mediante el ejercicio de forzar para reconocer dónde están los límites. Ésa es la idea, es muy simple, el

auto pedagógico sería el auto que respeta las normas escritas, de manera que eso te permita ver a todos los que no las respetan. Los que pasan por acá, los que pasan por allá, los que te tocan bocinas y si puedes tú frenas y dejas pasar al peatón, pero a veces si es de una mano la calle y tú frenas acá el que pasa al lado tuyo; entonces tal vez no conviene frenar por más que estés con el auto pedagógico, salvo que sea visible con signos y símbolos y avisando a la gente. Pero bueno, es eso, es forzar que aparezca la norma.

En realidad, tú vas siguiendo la norma y aparecen digamos las transgresiones de la norma, generalmente la velocidad y no respetar el derecho de paso en los cruces. En Argentina la norma es que si dos se enfrentan, pasa el que va por la derecha, no importa si es norte o sur. Acá me dijeron que si es del norte no sé qué o del sur no sé qué, pero está bien, está buenísimo para antropología vial porque sería un código *ad hoc*; habría que ver la historia, desde dónde viene la norma, por qué tiene preeminencia el norte sobre el sur o el este-oeste. El uso de casco también sería un objeto interesante para abordar, podría haber una moto pedagógica. Es más complicado porque no tendría un efecto tan grande, porque el auto ocupa espacio y si la velocidad mínima en una calle es cuarenta, te van a tocar bocinas, mucho. Entonces, la idea sería que pudiera aparecer un cartel que diga "señor, la velocidad máxima de calles es cuarenta, éste es el auto pedagógico".

CG. Aquí en México ocurre algo peculiar con los vehículos oficiales de la policía de tránsito, porque se supone que, si no llevan la sirena prendida, siempre circulan al límite máximo, entonces las personas cuando se encuentran una enfrente suelen andar al límite. Si tú pasas por esa experiencia te das cuenta de que generalmente te mueves sobrepasando los límites. Pero un poco tienen esa función aquí, la patrulla va marcando como tú dices. No sé si en Argentina opere igual.

PW. No, no, no, no funciona así.

CG. Eres un antropólogo afín al pensamiento decolonial, pero al mencionar tu experiencia en Estados Unidos y al referirte al Estado que disciplina parecieras entrar en cierta contradicción (Wright, 2000). Da la impresión de que invistes al carácter performativo de la conducta vial, es decir, todo esto que se escapa a la norma, con un campo semántico negativo en el que entran lo violento, lo peligroso y hasta lo pícaro. ¿No estaría esto negando los saberes diseñados por el ciudadano común desde



su experiencia cotidiana?, ¿no te parece que pintas a los transeúntes de salvajes que deben ser civilizados por el Estado? A final de cuentas han creado coreografías que les permiten transitar, ¿qué opinas?

PW. Es una buena observación. Yo no lo siento como una contradicción, porque si bien el sistema *ad hoc* sirve, por otro lado, genera muchas muertes. Entonces, puede haber mejores sistemas y el Estado tiene que hacer cumplir los mejores sistemas, pero le falla la creatividad para transmitir al ciudadano eso y generar un cambio cultural de larga data. Si se opta por la cultura política de corto plazo, entonces no hay incentivo para hacer algo a largo. Eso por un lado, y además no son saberes subalternos, la mirada decolonial o poscolonial intenta reivindicar saberes subalternos, invisibilizados, acá no es ningún saber subalterno ni invisibilizado, es el saber de, digamos, la ciudadanía general, incluso de interclase. Es la cultura ciudadana, y el problema acá son las leyes de la física. Yo creo que el argumento más fuerte es que esa cultura implica maximizar el interés propio: ir más rápido, apurarse, no dejar pasar al otro, no bajar la velocidad cuando llueve y ese tipo de cuestiones que ignoran las leyes de la física; las normas viales están regidas por las leyes de la física.

Allí hay también una creatividad cultural que sería muy bueno recuperar mediante la configuración de equipos para crear una pedagogía de eso, que me parece que no está hecha. Lo de Estados Unidos es solamente una anotación acerca de cómo la cultura permite o cuida a los ciudadanos y al mismo tiempo (obviamente es un país muy diferente) los ciudadanos han incorporado, interiorizado las normas, por los valores protestantes culturales… nuestras sociedades no son así.

Si nos interesa el tema, habrá que hacer una adaptación; allá hay menor índice de muertes viales, ¿no? No es que me haya parecido que fuera una cultura mejor, más bien pensé: "otro orden es posible, veamos si es posible", pero no copiando del sistema estadounidense sino haciendo la creatividad argentina, viendo qué valores son positivos y cómo nos gusta que nos hablen y no que nos den órdenes los militares. Un estadounidense dice: "no hago esto porque es la ley", y nosotros, tú y yo, nos reiríamos. Hay algo común en los Estados que nos han formado como ciudadanos que es cultural y es histórico, y eso es lo que hay que explorar para poder justamente revertir un poco esa rebeldía que no es mala en sí misma, sino que se generó por un vacío del Estado, de no regular y no verificar las regulaciones y las legislaciones correspondientes.

Educar en la responsabilidad individual de nuestra conducta vial, eso sí que no lo tenemos, por lo menos en Argentina no está inculcado como valor. Yo creo que tenemos valores, o sea todas las sociedades tienen valores positivos y más o menos, pero ese valor vial, en específico, no lo tenemos. En términos viales mis maniobras son muy individualistas y no veo sus consecuencias colectivas. Manejar con la familia, con los niños adelante y sin el cinturón, es como una extensión del *living* de la casa; el cuerpo metálico sería propio del conductor, pero quizá podríamos inventar ahora el nuevo término que sería el *living metálico*, como respuesta a tu pregunta de antes sobre el transporte público, creo que sería eso. El vehículo puede tener características de la cocina, por ejemplo, porque a veces los ocupantes están comiendo y bajan la ventanilla y tiran la comida como un adentro y un afuera. Son todos umbrales simbólicos que atraviesan la materialidad, pero son simbólicos porque parten de un imaginario, de un mundo de lo posible que es producto de la historia y de la sociedad.

CG. Cuando dices que este interés por lo vial no nos ha sido inculcado, bueno, hablas del caso argentino, pero yo pienso que en México sucede algo muy similar… ¿Estarías de acuerdo si dijéramos que lo vial nos llegó por sorpresa?, ¿que nuestras sociedades no estaban preparadas para toda esta transformación?

PW. No sé si no estaban preparadas, más bien no fue agenda política y no fue agenda de Estado y ahí sí nos encontró con el incremento del parque automotor de motos y de autos, y del incremento de la velocidad y la destrucción, o el mal mantenimiento de la infraestructura material vial. Tiene que ver con dónde pone los recursos el Estado y a los políticos no les interesa. Entonces, como no hay mucha conciencia ciudadana vial, nosotros no presionamos a las autoridades para que gasten dinero en la infraestructura material, ¿no? Tenemos lo que merecemos: los líderes políticos, los gobernantes.

CG. No les podemos pedir que nos enseñen algo que no consideramos que vale la pena saber

PW. No, no, la fuerza moral que se ve en Argentina para transformar esto son los muertos, así que imagínate qué feo, qué doloroso. Se interviene sólo a través del dolor y no del derecho de la ciudadanía de que el Estado vele por la seguridad de sus ciudadanos. Nosotros ni imaginamos que el Estado tiene la obligación, es como que uno les pide permiso



o "discúlpeme que le diga esto". Habría que exigir, pero bueno, sabemos dónde vivimos, no es Noruega ni los Países Bajos.

CG. No todo lo que se prescribe viene del poder del Estado, estarás de acuerdo.

PW. Sí.

CG. Me parece que en la ciudad hay otro tipo de normas, que no son impuestas por autoridades gubernamentales, sino quizá por las clases sociales, el estatus, el género y la edad.

PW. El mercado, ¿no?

CG. Claro, dichas prescripciones nos dirían de forma implícita qué lugares temer, qué lugares desear y cómo transportarnos a esos lugares.

PW. Sí, perfecto.

CG. Creo que esto también se puede ver en términos de coreografías que se repiten día a día y que le dan un sentido a la ciudad según el personaje que la esté transitando. Es una coreografía que tiene detrás un hecho social y que sólo se puede explicar a partir de la enunciación de su sentido. Si estás de acuerdo conmigo, ¿qué valor le darías al sustituir prescripciones por *performances*? En otras palabras, ¿qué pasaría si las personas nos permitiéramos improvisar más en nuestro transitar por la ciudad? Ya me has aclarado un poco que es cuestión de educación vial, de pedagogía, de saber. Si tuviéramos esa pedagogía, ¿tú crees que podríamos permitirnos la improvisación en el transitar?

PW. No, yo creo que no tendríamos necesidad de improvisar. Si hiciéramos más o menos lo que hay que hacer no habría que improvisar. Improvisar es corregir la entropía del sistema, el decaimiento del sistema porque el sistema no funciona bien; entonces le ponemos nuestra energía para que más o menos funcione y no nos matemos en cinco minutos. Lo que sí vi en Estados Unidos y en España, que es lo más parecido a la Argentina en Europa, es que manejan más despacio, respetan al peatón y eso son cincuenta años de política pública vial, no es un día. Y en España, México y Argentina, somos más o menos parecidos culturalmente; eso nos sugiere que el cambio es posible, pero allá hubo un acuerdo político, una política de Estado y el mercado no intervino demasiado para poner sus intereses.

En realidad, tenemos que usar la energía para otra cosa, no para improvisar en la calle, porque improvisar en la calle no es el ejercicio de la libertad ciudadana, estamos corrigiendo los defectos del sistema. Nosotros

somos producto del sistema y además lo autoperpetuamos. Nuestra mala maniobra vial permite que esa mala maniobra quede en el universo de lo imaginario de las posibles maniobras. Entonces es fuerte porque si un niño ve que un adulto hace esa mala maniobra, para él queda inscrita como la maniobra de un adulto, no una mala maniobra. Tal vez él la va a hacer y te va a decir: "mi papá o mi hermano mayor o mi amigo lo hizo".

Lo que quiero decir es que yo también, a pesar de que estoy en el proyecto de investigar estos temas, me beneficio de las ambigüedades del sistema que no controla y cuando controla es para que le pagues mediante multas e impuestos. Hay una gran desconfianza del control estatal, una teoría conspirativa o de la sospecha, siempre el policía que te para es porque te va a pedir la "mordida", nosotros le decimos "coima". Digamos que de diez policías tal vez cuatro muerden y seis no, y caen todos. Es como un ejercicio desmedido del poder y nosotros no estamos acostumbrados a rechazar eso, no hay una sanción social en contra porque valoramos el poder. Tenemos una estructura poco interiorizada de poder interno, el poder está afuera y es coercitivo.

CG. Siguiendo con esta idea de las similitudes que tenemos entre las sociedades latinoamericanas, ¿cómo crees que podríamos pensar los fenómenos viales desde una perspectiva decolonialista en ciudades que materialmente han sido pensadas, trazadas y construidas desde un pensamiento colonialista?

PW. Bueno, yo planificaría el transporte público, digo si pudiera, si fuera Dios un ratito, haría eso. Descentralizaría los lugares de trabajo de gobierno, haría estacionamientos, ciclovías, daría subsidios para gente que compre bicicletas, haría campañas muy fuertes sobre motos para usar el casco y haría buenas campañas de responsabilidad ciudadana; haría esto que decía con los niños: talleres en las escuelas donde participen los padres y en realidad que los niños reeduquen a los padres. A este tipo de cuestiones sumaría el intento porque las relaciones de poder no afectaran demasiado la dinámica vial. Justo lo que regula ahora es la desigualdad, el auto más grande y más rápido.

CG. Uno de los detalles que más me atrae de tu práctica antropológica es su diversidad aparentemente diametral entre, por un lado, el estudio de lo otro, lo exótico, lo que incluso podría llamarse "clásico" en la antropología; y por otro lado el estudio de lo que para nosotros es más propio y más cotidiano, es decir, lo urbano. ¿Qué exigencias te ha plantea-



do este ejercicio etnográfico multisituado, multitemático en términos de reflexividad?, ¿cómo haces tú en cuestión de reflexividad para situarte en estos dos escenarios?

PW. Bueno, es que lo que me permite salvar lo discontinuo de los contextos aparentes es la perspectiva simbólica. Si yo pienso que la acción social es una acción simbólica, que está construida desde símbolos, eso me permite asumir que el repertorio de ideas, acciones, palabras, objetos que tienen valores, son el objeto de estudio y en realidad no importa dónde se estudien. Yo no pienso ni siquiera en antropología urbana, no, de ningún modo, es una antropología vial, ¡veo patrones de conducta vial en donde sea! Por eso ni siquiera lo pienso como fenómeno exclusivamente urbano, sólo es urbano cuando entra en la ciudad, pero no es definido por la ciudad.

Ojo, la ciudad tiene especificidades que hacen que las coreografías viales tengan ciertas posibilidades y límites. Sobre todo el tema de la velocidad y alguna otra cosa como la cantidad de peatones. En cambio, en la ruta sube la velocidad, hay menos peatones y entonces ahí entran en juego los valores de cansancio, el valor que le das al auto como máquina que anda rápido, en la ruta se ve claro eso.[2] El tipo que no aguanta ir despacio o al límite de la velocidad y dobla contramano en una ruta cuando no hay nadie, ¿para qué? Pero es amortizar la inversión de capital y al mismo tiempo recibir como un capital por haber hecho esa transgresión que le permite esa máquina que va rápido. Cuando rompes una norma vial lo haces porque te reditúa, te devuelve un capital. La pregunta es, ¿qué es ese capital que te devuelve?

CG. Hay una pregunta que me surge ahora que mencionas esto del capital. En tu trabajo se echa de ver que utilizas conceptos de Bourdieu; por mera curiosidad, ¿por qué eliges a Bourdieu y no a otro autor? A mí lo que describes me hace pensar mucho en los dramas sociales de Víctor Turner, por ejemplo, me parece que también se puede aplicar para explicarlo, ¿qué te ofrece este aparato conceptual de Bourdieu que no te ofrecen otros?

PW. No lo pensé mucho, agarré lo que había, Bourdieu y Goffman son los más útiles y Turner en realidad era más social, el drama social implica la estructura de un proceso social que empieza y termina. Así que yo

---

[2] Ruta es una forma de referirse a lo que en México conocemos como carreteras.

no sé si será un drama social en términos de Turner, quizá como expresión literal, lo que vivimos en nuestros países podría serlo. En cambio lo de Bourdieu es lo suficientemente abstracto, la teoría de campos y capitales se adapta para pensar el campo vial: cómo está estructurado, qué agentes hay, qué capitales intercambian y acumulan. Las empresas de transporte, de taxis, los conductores particulares, los peatones, las empresas que intervienen en la construcción del campo material vial, los que hacen semáforos, los que pintan las calles, que sé yo, infinidad. Entonces por ahí sería, me sirve para pensar, es una herramienta que no me carga mucho, no me veo obligado a ir para acá porque lo dijo Bourdieu, lo tomo y después yo maniobro.

CG. Mencionabas que tú incluso no hablarías de una antropología urbana porque lo vial lo ves en otros contextos.

PW. Claro, no.

CG. Me da mucha curiosidad si alguna vez pensaste en las coreografías viales de las comunidades indígenas donde has estudiado.

PW. Sí lo pensé, justamente en la pregunta anterior. No comenté esa parte, yo te dije que la perspectiva me permitía superar la discontinuidad espacial no urbana, lo pienso en el caso de las comunidades toba. En realidad, para hacer una investigación desde la antropología vial con ellos, yo vería el efecto de la modernidad periférica. En una zona periférica del país esta modernidad implica que las comunidades tengan rutas de tierra o terracería. Hasta hace muy poco les pusieron asfalto y pavimento, por lo cual la gente no aprendió a calcular la velocidad desde el horizonte hasta que llega a tu lado. Esto produce un montón de muertes de gente a la que le vino muy rápido el auto que pasa por las rutas; al intentar cruzar, para ellos el auto que se acercaba estaba allá en el horizonte; en el camino de terracería el tiempo que los autos tardan en aproximarse a ti al cruzar una ruta es más prolongado, pero con el asfalto llegan rápido. Entonces, bueno, en este contexto habría que preguntar "cómo cruzan acá, cómo van, cómo la usan, cómo se apropian, usan mucho la bicicleta, sin luz, contra mano". Tiene que ver también con una capacidad limitada de capital y de confianza en sus tradiciones sensoriales. O sea, veo la noche, estoy acostumbrado, pero el auto no te ve.

CG. Y cuando en estas comunidades no hay toda esta infraestructura material que hay en las urbes, ¿dónde se identifican las coreografías viales?

PW. No, igual. No importa que no esté pavimentado.

CG. Pero no hay cuerpos metálicos.



PW. No, habrá de motos, semi-metálicos, las bicis y los peatones.

CG. En otro de tus trabajos, *Cuerpos y espacios plurales: sobre la razón espacial de la práctica etnográfica* (2005), leí el caso de Ángel, un indígena toba que te generó una experiencia digna de contar y que me parece un puente increíble entre tus dos experiencias de campo. En este texto hablas de la experiencia antropológica a la inversa, dado que Ángel llega a tu casa en lugar de ser el antropólogo quien va a la suya. ¿Qué reflexiones acerca de lo urbano te generó esto?, ¿cómo vivía Ángel la ciudad y qué te hizo repensar?

PW. Primero me hizo pensar que yo tenía un problema en trabajar con Ángel en mi espacio doméstico, cuando en mis términos académicos, el trabajo siempre ocurría después de que yo realizaba un gran traslado espacial, un desplazamiento. Realmente me desorientó mucho, yo pensaba que la única forma posible era ahí, él, en su lugar, no en mi casa. Me sentía violentado en mi espacio doméstico. Ángel en ámbitos urbanos siempre tuvo mucha experiencia, un gran viajero; fue a Paraguay, Asunción, la capital de Formosa que es una ciudad grande, Resistencia, otra ciudad en la provincia de Chaco, Santa Fe, Buenos Aires, Mendoza; él ya tenía entrenamiento urbano y era un gran cazador, entonces se ubicaba muy bien, como podía, pero se ubicaba. En eso no vi una desorientación de su parte ni nada, más bien vi que era un espacio más al que estaba acostumbrado. Está bien, Buenos Aires es más urbano, pero bueno, yo lo veía bastante bien, suelto, tranquilo.

CG. ¿Qué tienen que aportar nuestras reflexiones y etnografías urbanas desde las ciudades latinoamericanas al campo de las ciencias sociales?

PW. Muchas cosas: comprender la lógica de uso del espacio por parte de diferentes sectores, los sentidos del espacio, escuchar reclamos de mejores servicios, la construcción de sentidos. En términos de ciudadanía, qué calidad de vida quieren, qué habitación, qué clase de ciudad. Ese tipo de cuestiones son importantes y no se conocen mucho.

CG. Para terminar, me gustaría saber cómo te sientes moviéndote en México y qué coreografías has identificado que tengamos en común con Argentina.

PW. Acá habría que diferenciar lo que conozco que es la ciudad de México y Guadalajara. En la ciudad de México es más difícil prever las maniobras, es muy difícil cruzar la calle y es difícil andar en un taxi que va muy rápido y eludiendo con una gran creatividad los obstáculos, como surfeando por la calle y no yendo por su carril. Allá es más rápido que

aquí, aquí el tránsito es mucho más lento, respetan más las normas, más o menos me imagino que serán parecidas a las de Argentina, pero no te puedes cambiar de carril aquí, no te dejan, tienes que esperar tu turno. En la ciudad de México no, se meten; en Buenos Aires es como allá. Aquí veo muchos autos que salen muy lento, un argentino o alguien de la ciudad de México se metería enseguida, la lógica dicta allá que si hay un espacio vacío puede ser mío, aunque por la normativa tendrías que esperar o prender la luz direccional y hacer toda una serie de cuestiones.

CG. En la serie documental *Cuerpos metálicos*, divulgada por el canal Encuentro en Argentina, donde recopilan varias de tus reflexiones acerca de estos temas, aparece una chica que dice algo que me parece sugerente: "manejamos como somos", ¿tú crees que podríamos parafrasearla un poco y decir que somos como nos movemos?

PW. Sí, podría ser. La clase de distancia interpersonal, los gestos, sí, si vamos de a muchos o de a pocos, de la mano o sin la mano, sí podría ser.

Bibliografía

Büscher, M., y J. Urry (2009). "Mobile Methods and the Empirical". *European Journal of Social Theory*, 12 (99), 99-116.

Goffman, E. (1993). *La presentación de la persona en la vida cotidiana.* Buenos Aires: Amorrortu.

Lindón, A. (2007). "Diálogo con Néstor García Canclini ¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad?". *Eure*, 33 (99), 89-99.

Mauss, M. (1979). *Sociología y antropología.* París: Tecnos.

Scott, J. (2012). *Elogio del anarquismo*. Barcelona: Crítica.

Wright, P. (2000). *Los viajes de Foucault y la materialidad de los signos: Philadelphia Buenos Aires.* VI Congreso Argentino de Antropología Social, Mar del Plata. Recuperado de: https://www.academia.edu/31490395/LOS_VIAJES_DE_FOUCAULT_Y_LA_MATERIALIDAD_DE_LOS_SIGNOS_PHILADELPHIA_BUENOS_AIRES.

— (2005). "Cuerpos y espacios plurales: sobre la razón espacial de la práctica etnográfica". *Indiana*, (22), 55-72.

— (2013). "Imaginarios, símbolos y coreografías viales: una perspectiva antropológica". *Seguridad Vial*, (121), 18-22.



Wright, P., D. Moreira y M. Soich (2007). "Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el "juego de la calle" de conductores y peatones en Buenos Aires". Recuperado de: https://redseguridadvial.files.wordpress.com/2011/02/paper-vial-2.pdf.

Pablo Wright es licenciado en Antropología por la Universidad de Buenos Aires (UBA), Maestro y Doctor en Antropología por la Temple University de Filadelfia en Estados Unidos. Es Investigador Superior del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en Buenos Aires. Es Profesor Titular en el Departamento de Ciencias Antropológicas de la Facultad de Filosofía y Letras (FFyL-UBA), donde también es director de la Sección Etnología del Instituto de Ciencias Antropológicas. Entre sus intereses se encuentra el estudio de la antropología simbólica, la religión y la cultura vial. Algunos de sus principales estudios se han desarrollado en torno al chamanismo de la cultura Qom o Toba en el oriente de la provincia de Formosa, Argentina. En la diversidad de sus intereses de estudio radica la importancia de esta conversación.

Christian O. Grimaldo es licenciado en psicología por la Universidad de Guadalajara y maestro en Estudios Sobre la Región por El Colegio de Jalisco. Actualmente cursa estudios de doctorado en el CIESAS Occidente, donde investiga formas de practicar, imaginar y ser en la ciudad a partir del uso cotidiano del transporte público. Es coordinador del Proyecto de Formación Profesional Laboratorio *EnRuta* del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), donde realiza una investigación cualitativa sobre el uso del transporte público. Entre sus intereses de investigación se encuentran los imaginarios urbanos, las metodologías móviles y la subjetividad urbana.







ENCARTES antropológicos, año 1, núm 1, marzo 2018 - agosto 2018, es una revista académica digital de acceso libre y publicación semestral editada por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, calle Juárez, núm. 87, Col. Tlalpan, C. P. 14000, México, D. F., Apdo. Postal 22-048, Tel. 54 87 35 70, Fax 56 55 55 76, y El Colegio de la Frontera Norte Norte, A. C., Carretera escénica Tijuana-Ensenada km 18.5, San Antonio del Mar, núm. 22560, Tijuana, Baja California, México. Tel. +52 (664) 631 6344, encartesantropologicos@ciesas.edu.mx. Directora de la revista: Ángela Renée de la Torre Castellanos. Alojada en la dirección electrónica http://www.encartesantropologicos.mx. ISSN: 2594-2999. Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente re lejan la postura de la revista.